Deutscher Bundestag **Drucksache 17/6973**

17. Wahlperiode 09. 09. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Eva Bulling-Schröter, Sabine Stüber, Dr. Barbara Höll, Ralph Lenkert und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/6837 –

Sanfter Ausbau der Donau im frei fließenden Abschnitt Straubing-Vilshofen

Vorbemerkung der Fragesteller

Der frei fließende Donauabschnitt Straubing-Vilshofen wird vom Bayerischen Landesamt für Umweltschutz, Abt. Naturschutz und Landschaftspflege (25. Januar 2005, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, DE7142301) als „herausragendes Erhaltungsgebiet für Auen- und Stromtallebensräume" und als Gebiet mit „besonders artenreicher Fisch- und Weichtierfauna mit teils sehr seltenen oder endemischen Arten" bezeichnet. Es handelt sich bei diesem Gebiet um ein „Europäisches Vogelschutzgebiet, das sich teilweise mit einem FFH-Gebiet überschneidet". Der „Erhalt eines ungestörten auetypischen Wasserhaushaltes, ausreichender Retentions- und Überschwemmungsbereiche", und der „Erhalt der auetypischen Vielfalt und Vernetzung an Lebensräumen und Kleinstrukturen" (11. Februar 2008, NATURA 2000 Bayern, höhere Naturschutzschutzbehörde in Niederbayern) werden hier explizit gefordert. In diesem Zusammenhang ist ein Ausbau dieses Donauabschnittes außerhalb der Variante A (weiter optimierter Ist-Zustand, bei dem die bestehenden Regelungsbauwerke ergänzt und erneuert und einzelne Flussausbaggerungen vorgenommen werden) in Frage zu stellen. Hinzu kommt, dass lediglich die Ausbauvariante A eine ökologische Durchgängigkeit auch stromaufwärts gewährleisten kann (28. August 2008, Bund Naturschutz in Bayern e. V.). Die Bundesregierung bezeichnet in der Bundestagsdrucksache 17/4207 den Beschluss des Deutschen Bundestages von 2002, der einen „sanften" Ausbau für die Donau fordert, dabei als „schlichten Parlamentsbeschluss, der die Bundesregierung rechtlich nicht bindet".

Seit 1976 ist die RMD Wasserstraßen GmbH (RMD) planende und durchführende Institution für den Ausbau der Donau von Regensburg bis Vilshofen (Vertrag zwischen der Bundesregierung, dem Freistaat Bayern und der RMD von 1976). Diese Institution ist eine Tochtergesellschaft der Rhein-Main-Donau AG und damit seit dem 1. Januar 1995 zu fast 100 Prozent im Besitz von Energieversorgungsunternehmen.

Im Rahmen der Kategorisierung der Bundeswasserstraßen (28. April 2011, 2. Bericht des BMVBS an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages, Haushaltsausschuss – Drucksache 2983 – 17. WP) ist die Donau auf dem

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 8. September 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Abschnitt zwischen Straubing und Vilshofen als Vorrangnetz ≥ 10 Mio. t/Jahr eingestuft. Dies sei laut dem ersten Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (24. Januar 2011, Bericht des BMVBS an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages, Drucksache 17(15)165) mit einem zügigen Ausbau und laut dem 2. Bericht des BMVBS mit erheblichen Eingriffen verbunden.

Es hat sich gezeigt, dass nicht der Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen den Schiffsverkehr hemmt. Immer wieder auftretende Vereisungen des Rhein-Main-Donau-Kanals und niedrige Brücken stellen z. B. laut Dr. Hubert Weiger vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. die eigentlichen Engpässe der Donau dar (3. Januar 2011, PM des Bund Naturschutz e. V. „RMD-Kanal zeigt sich als wahrer Engpass für die Schifffahrt“).

Schifffahrtsabgaben auf künstlichen Wasserstraßen (im Mittel 0,3 bis 0,4 Cent/tkm) sind in der Binnenschifffahrt nicht mit berechnet, die Fahrplan-Trassenpreise der Eisenbahn jedoch in den Selbstkosten der Güterzüge berücksichtigt. Nur auf natürlichen Gewässern, die den Einsatz großer Schiffseinheiten mit einer Abladetiefe von deutlich mehr als 2,80 m gestatten, ist ein Vorteil der Binnenschifffahrt nachweisbar. Derartige Fahr-Wasserverhältnisse liegen in Deutschland praktisch nur auf dem Niederrhein unterhalb Duisburg-Ruhrort vor. (VCD Neue Wege, Februar 2010, Dr. Rudolf Breimeier: „Binnenwasserstraßen: Die wirtschaftlichsten Transportwege?“)

Untersuchungen haben ergeben, dass die Schadstoff- und Klimabilanz der Binnenschifffahrt hinter die der Bahn deutlich zurückfällt. Begründet wird diese Aussage mit dem oft größeren Transportweg der Binnenschiffe, dem unterschiedlichen Kraftstoffverbrauch stromauf- und stromabwärts und dem insgesamt größeren Schadstoffausstoß der Binnenschiffe gegenüber der Bahn, da über 90 Prozent des Bahngüterverkehrs mit Elektroloks erfolgt (Dr. Gunnar Gohlisch, Dr. Burkhard Huckestein, Stephan Naumann, Petra Röthke-Habeck: „Umweltauswirkungen der Binnenschifffahrt. Ein Vergleich mit Lkw- und Bahntransporten“, Internationales Verkehrswesen, Jg. 57, Nr. 4, 2005). Von Seiten der Bundesregierung heißt es dagegen, dass „die aus Kohlendioxid-, Luftschadstoff- und Lärmemission gebildeten externen Kosten der Binnenschifffahrt niedriger sind als die der Bahn“ (Bundestagsdrucksache 17/546).

Bayern steht laut der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) deutschlandweit auf Platz 2 in der Anzahl der Staustufen. Führend ist Bayern im bundesweiten Durchschnitt dabei in der Anzahl der „Dringlichkeit der Maßnahmen zur Verbesserung der Durchgängigkeit“. Für potamodrome Fischbestände (Fische, die ausschließlich im Süßwasser leben), die zum Teil in einem schlechten Erhaltungszustand sind, ist eine Verbesserung der Durchgängigkeit der Donau speziell in Straubing, Geisling und Regensburg vonnöten (20. August 2010, „Herstellung der Durchgängigkeit an Staustufen von Bundeswasserstraßen“, Bundesanstalt für Gewässerkunde, im Auftrag des BMVBS).

1. Wie lassen sich im Zusammenhang mit den Feststellungen des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz vom 25. Januar 2005 und der höheren Naturschutzbehörde Niederbayern vom 11. Februar 2008 andere Ausbauvarianten als die Variante A begründen?

Innerhalb von planungsrechtlichen Verfahren werden Stellungnahmen von Behörden, Verbänden und Organisationen eingeholt. Hierbei kommt es häufig zu unterschiedlichen Einschätzungen der Beteiligten. Letztendlich ist es die Sache des Träger des Vorhabens, eine Variante auszuwählen und in die Planfeststellung einzubringen. Ob sie dann durchsetzbar ist, ergibt sich im Planfeststellungsverfahren.

2. Wann endet der Vertrag zwischen der RMD, der Bundesregierung und dem Freistaat Bayern?

Der Donaukanalisierungs-Vertrag enthält keine besonderen Regelungen zur Vertragsbeendigung. Der Vertrag endet mit seiner Erfüllung.

3. Wie sind die Ausstiegskonditionen des Vertrages?

Die Ausstiegskonditionen sind im Donaukanalisierungs-Vertrag nicht geregelt. Sie richten sich nach den allgemeinen Regelungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs.

4. Welche Auswirkungen hat die Einstufung des Donauabschnittes Straubing–Vilshofen (Flusskilometer 2327,52–2249,16) seitens des BMVBS als Vorrangnetz?

Die Einstufung der Donau zwischen Regensburg und der Staatsgrenze ins Vorrangnetz spiegelt die aktuelle bzw. zukünftige Verkehrsfunktion des Streckenabschnittes wider. Bei der Ressourcenverteilung (Personal und Sachmittel) für Ausbau, Betrieb und Unterhaltung steht dieser Streckenabschnitt somit in unmittelbarer Konkurrenz zu Bundeswasserstraßen der gleichen Kategorie.

5. Wie schätzt die Bundesregierung die Objektivität der RMD in Bezug auf den Ausbau des genannten Donauabschnitts ohne Staustufen und Wasserkraftwerk ein?

Gemäß den bestehenden Verträgen unterliegt die RMD Wasserstraßen GmbH als Beauftragte bei der Ausführung ihrer Aufgaben aus dem Donaukanalisierungs-Vertrag dem Aufsichts- und Weisungsrecht des Bundes in rechtlicher und fachlicher Hinsicht. Die wesentlichen Grundlagen für eine Ausbauplanung ohne Staustufen und ohne Wasserkraftwerke werden nicht von der RMD Wasserstraßen GmbH, sondern von der Bundesanstalt für Wasserbau erarbeitet und mit der Umweltplanung abgestimmt.

6. Wann und wie lange genau war der RMD-Kanal von 2005 bis heute wegen Vereisung gesperrt?

Einstellung der Schifffahrt am Main-Donau-Kanal wegen Eis

Winter	Schifffahrt zwischen Nürnberg und Main nicht möglich von bis		Dauer in Tagen	Schifffahrt zwischen Nürnberg und Donau nicht möglich von bis		Dauer in Tagen
2005/06	24.01.2006	17.02.2006	25	24.01.2006 04.03.2006	21.02.2006 08.03.2006	29,5
2006/07	nicht eingestellt		0	nicht eingestellt		0
2007/08	nicht eingestellt		0	nicht eingestellt		0
2008/09	12.01.2009	24.01.2009	13	12.01.2009	11.02.2009	31
2009/10	26.01.2010	26.02.2010	30,5	26.01.2010	01.03.2010	33,5
2010/11	01.01.2011	11.01.2011	10	01.01.2011	11.01.2011	10
Summe			78,5			105
im Mittel seit 2005			13			17,5

7. War der RMD-Kanal ab 2005 noch aus anderen Gründen gesperrt?

Zur Vorbereitung und Durchführung von Unterhaltungsmaßnahmen wurde der Main-Donau-Kanal – i. d. R. gemeinsam mit den staugeregelten Abschnitten der Donau und des Mains – gesperrt.

8. Wann war das?

Im Jahr 2005 vom 12. April, 6.00 Uhr, bis 23. April, 6.00 Uhr.

Im Jahr 2007 vom 16. April, 6.00 Uhr bis 28. April, 6.00 Uhr.

Im Jahr 2008 vom 11. April, 6.00 Uhr bis 27. April, 6.00 Uhr.

Im Jahr 2009 vom 20. April, 6.00 Uhr bis 29. April, 12.00 Uhr.

Im Jahr 2010 vom 9. April, 6.00 Uhr bis 27. April, 12.00 Uhr.

Im Jahr 2011 vom 4. April, 6.00 Uhr bis 16. April, 12.00 Uhr.

Die Sperrungen werden regelmäßig in den Amtlichen Schifffahrtsnachrichten ca. sechs Wochen vor Beginn der Arbeiten durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Süd bekannt gemacht.

9. Welche Auswirkungen hatte das auf die Schifffahrt?

In den oben angegebenen Zeiträumen ist die durchgängige Befahrung des Main-Donau-Kanals nicht möglich.

10. Wie hoch sind die einzelnen Donaubrücken genau?

Die Durchfahrtshöhen der Donaubrücken können der Homepage der WSD Süd entnommen werden. Siehe hierzu www.wsd-sued.wsv.de/schifffahrt/gueter_fahrgastschifffahrt/brueckendurchfahrtshoehen/anlagen/brueckendurchfahrtshoehen_donau.pdf.

Zwischen Regensburg (Schwabelweiser Brücke) und Jochenstein haben bis auf die Bogener Eisenbahnbrücke (5 Meter über HSW= Höchster Schifffahrtswasserstand), die Eisenbahnbrücke Steinbach (6,3 Meter über HSW) und die Luitpoldbrücke (5,15 Meter über HSW) alle Brücken mehr als 8 Meter Durchfahrtshöhe. Die bisher niedrigste alte Deggendorfer Eisenbrücke wurde bereits durch einen Neubau ersetzt und wird in Kürze abgebrochen.

Die Angabe der Durchfahrtshöhe an der Luitpoldbrücke (Bogenbrücke) bezieht sich auf die geringste Höhe am Fahrrinnenrand. In Fahrrinnenmitte ist eine um 1,5 Meter größere Durchfahrtshöhe vorhanden.

11. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage des Prof. Dr. Horst Hanusch und Dr. Klaus-Norbert Münch (November 2001, Prof. Dr. Horst Hanusch, Dr. Klaus-Norbert Münch: Donauausbau Straubing – Vilshofen, Zusammenfassende Stellungnahme zu verschiedenen Gutachten …), dass die Mühlhamer Schleife maßgeblich die Schiffsfrequenz auf der Donau beeinflusst?

Auf dem Abschnitt Straubing–Vilshofen ist auch mit den geplanten Fahrrinnenbreiten die Begegnung von Schiffen nur an bestimmten Stellen möglich; insbesondere in den Krümmungen sind die Breiten für eine sichere Schiffsbegegnung nicht ausreichend. Im Bereich der Mühlhamer Schleife ist die Strecke, die

nur in einer Richtung befahren werden kann, besonders lang, so dass dieser Bereich für die Schiffsfrequenz bzw. für die Leistungsfähigkeit des Abschnittes Straubing–Vilshofen maßgebend ist.

12. Wie begründet die Bundesregierung den Bedarf für einen Ausbau des Donauabschnitts außerhalb der Variante A bei einem Rückgang der Güterbeförderung und des Güterumschlags durch die Binnenschifffahrt in Bayern (Verkehr in Zahlen 2010/2011, BMVBS)?

Der Ausbaubedarf des Abschnitts Straubing–Vilshofen wurde zuletzt durch die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im Rahmen der Vorbereitung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 grundsätzlich belegt.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von Infrastrukturprojekten werden stets langfristige Verkehrsprognosen zugrunde gelegt. Schwankungen in den jährlichen Verkehrszahlen geben keinen Hinweis darauf, dass die langfristige Prognose nicht eintreffen werde. Im Zusammenhang mit den derzeit mit finanzieller Beteiligung der EU durchgeführten „Variantenunabhängigen Untersuchungen zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen“ wird ergänzend auch eine auf aktuellen Daten basierende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zu den Varianten A und C/C280 durchgeführt.

13. Was geschieht mit dem Flusssediment, das nach Flussausbaggerungen übrigbleibt?

Das gebaggerte Material wird dem Fluss unmittelbar wieder an geeigneter Stelle zugegeben, um einer Sohlerosion entgegenzuwirken. Beim Baggergut handelt es sich ausschließlich um Material, das nicht schadstoffbelastet ist. In Ausnahmefällen wird das Baggergut entnommen und für bauliche Zwecke (z. B. Hochwasserschutz) verwendet.

14. Wie steht die Bundesregierung zu der Methode der Sedimentkonditionierung (KSIS-Strategie – Keep Sediments In System), bei der anstelle der Ausbaggerung der Schlick im Gewässer ohne chemische Zusätze verflüssigt wird?

Das Sediment im Abschnitt zwischen Straubing und Vilshofen ist sandig bis kiesig. Schlick bildet sich hier nicht. Dementsprechend kommt dieses Verfahren nicht zur Anwendung.

15. Wie schätzt die Bundesregierung die Kosten der Binnenschifffahrt gegenüber dem Bahntransport ein, gerade in Bezug zur oben aufgeführten Aussage von Dr. Rudolf Breimeier?

17. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussagen der Wissenschaftler des Umweltbundesamtes, dass „die Schadstoff- und Klimabilanz der Binnenschifffahrt hinter die der Bahn deutlich zurückfällt“?

18. Aus welchem Gutachten geht die gegenteilige Aussage der Bundesregierung hervor, dass die externen Kosten der Binnenschifffahrt niedriger sind als die der Bahn (Bundestagsdrucksache 17/546)?

Die Fragen 15, 17 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Ein Vergleich der Verkehrsträger bedarf aufgrund der Vielzahl von Einflussfaktoren einer differenzierten Betrachtung und kann sinnvollerweise nur relations-

spezifisch durchgeführt werden. Je nach Relation und Rahmenbedingung ergeben sich unterschiedliche Kostenvorteile für die einzelnen Verkehrsträger.

In dem von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in Auftrag gegebenen Gutachten „Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße" aus dem November 2007 sind Kostenvergleiche für ausgewählte Relationen durchgeführt worden. Dabei hat sich gezeigt, dass auf geeigneten Relationen zum Teil deutliche (betriebswirtschaftliche) Kostenvorteile für das Binnenschiff bestehen. Die auf einem Teil des Wasserstraßennetzes (Kanäle, einige staugeregelte Flüsse) erhobenen Schifffahrtsabgaben sind dabei ebenso berücksichtigt wie die Trassenentgelte der Bahn.

Ein Kostenvorteil des Binnenschiffs zeigt sich auf diesen Relationen auch hinsichtlich der externen Kosten. Darin sind neben den Emissionen von Klimagasen und Luftschadstoffen auch Lärm und Unfälle monetär bewertet. Bei alleiniger Betrachtung der Luftschadstoffemissionen weist die Bahn durch den ihrer Stromerzeugung zugrunde liegenden Energiemix grundsätzlich die geringsten Kosten auf. Es ist allerdings zu vermuten, dass sich dies infolge des beschlossenen Atomausstiegs signifikant verändern wird. Hinsichtlich der Klimagasemission bestehen wiederum auf geeigneten Relationen Kostenvorteile für das Binnenschiff.

16. Wie sehen die „35 vorgezogenen Hochwasserschutzmaßnahmen" (Bundestagsdrucksache 17/4207) im Einzelnen aus?

Zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Freistaat Bayern sind 35 Projekte im Rahmen des vorgezogenen Hochwasserschutzes an der Donau zwischen Straubing und Vilshofen vereinbart worden.

Alle 35 Projekte sind variantenunabhängig und haben ein Kostenvolumen von ca. 193 Mio. Euro.

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Projekte:

1. Projekt: Stadt Bogen
   Projektstand: fertiggestellt
2. Projekt: Kinsach – Menach Ableiter
   Projektstand: fertiggestellt
3. Projekt: Irlbach mit Schöpfwerk
   Projektstand: fertiggestellt
4. Projekt: Hafen Deggendorf
   Projektstand: fertiggestellt
5. Projekt: Aiterachableiter mit Schöpfwerk
   Projektstand: fertiggestellt
6. Projekt: Bahnbrücke Deggendorf–Schöpfwerk Saubach
   Projektstand: fertiggestellt
7. Projekt: Ortsbereich Mariaposching
   Projektstand: fertiggestellt
8. Projekt: Ortsbereich Hermannsdorf
   Projektstand: fertiggestellt
9. Projekt: Mettener Bach
   Projektstand: fertiggestellt
10. Projekt: Aichet–Winzer
    Projektstand: fertiggestellt

11. Projekt: Seebach–Niederalteich
    Projektstand: fertiggestellt
12. Projekt: Thundorf–Grieshaus
    Projektstand: fertiggestellt
13. Projekt: Stögermühlbachdeiche
    Projektstand: fertiggestellt
14. Projekt: Angerbach–Herzogbach
    Projektstand: fertiggestellt
15. Projekt: Pleinting (Voruntersuchung)
    Projektstand: fertiggestellt
16. Projekt: Deggendorf West
    Projektstand: fertiggestellt
17. Projekt: Mühlham–Ruckasing
    Projektstand: fertiggestellt
18. Projekt: Hofkirchen
    Projektstand: im Bau
19. Projekt: Öbling
    Projektstand: fertig, Restmaßnahmen
20. Projekt: Parkstetten–Reibersdorf, Abschnitt 1
    Projektstand: fertig
21. Projekt: Parkstetten–Reibersdorf, Abschnitt 2
    Projektstand: im Bau
22. Projekt: Pfelling
    Projektstand: fertiggestellt
23. Projekt: Ortsschutz Irlbach
    Projektstand: fertiggestellt
24. Projekt: Irlbach, Abschnitt 2
    Projektstand: fertiggestellt
25. Projekt: Linker Isardeich im Polder Fischerdorf
    Projektstand: in Planung
26. Projekt: Hochwasserdeiche Kläranlage Straubing
    Projektstand: im Bau
27. Projekt: Deichrückverlegung Natternberg
    Projektstand: Planfeststellungsverfahren
28. Projekt: Ortsschutz Winzer einschließlich der beiden Schöpfwerke
    Projektstand: in Planung
29. Projekt: Hochwasserschutz Pleinting
    Projektstand: Planfeststellungsverfahren
30. Projekt: HW-Deich von Schöpfwerke Metten bis Autobahnbrücke
    Projektstand: Vorplanung
31. Projekt: HW-Deich von Reibersdorf bis Schöpfwerk Alte Kinsach und Querdeich bis zur Kinsach
    Projektstand: Vorplanung
32. Projekt: Rücklaufdeiche Schwarzach/Sulzbach
    Projektstand: in Planung

33. Projekt: HW-Deich von Hermannsdorf–Ainbrach mit Schöpfwerk Ainbrach
    Projektstand: in Planung
34. Projekt: Schöpfwerk Saubach
    Projektstand: Planfeststellungsverfahren
35. Projekt: Schöpfwerk Nattenberg
    Projektstand: Vorplanung.

19. Wie steht die Bundesregierung einer Errichtung einer Stützschwelle in Aicha und der damit verbundenen unmöglichen Fischwanderung stromaufwärts gegenüber?

Die Erhaltung bzw. Herstellung der Durchgängigkeit ist zwingende Vorgabe für die Planung. Im Falle der Errichtung einer Stützschwelle bei Aicha würden hierfür entsprechende Anlagen bzw. Gewässer geplant.

20. Wann ist für die Schleuse in Straubing die Herstellung der ökologischen Durchgängigkeit geplant?

In die Bootsgasse der Staustufe wurde bereits ein Borstenfischpass eingebaut. Die Wirksamkeit wird anhand eines Monitorings überprüft. Nach dem derzeitigen Planungsstand ist vorgesehen, an der Stufe Straubing im Bewirtschaftungszeitraum bis 2021 (gemäß Wasserrahmenrichtlinie) die Durchgängigkeit durch weitere Maßnahmen herzustellen. In 2012 wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung den geplanten Umsetzungszeitraum im Rahmen eines Priorisierungskonzeptes bekannt geben.

21. Wie sehen die Pläne für die Herstellung der ökologischen Durchgängigkeit in Geisling und Regensburg aus?

An der Stufe Geisling ist ebenfalls im Bewirtschaftungszeitraum bis 2021 die Herstellung der Durchgängigkeit (Fischaufstieg) vorgesehen. An der Stufe Regensburg soll in einem ersten Schritt in der bestehenden Bootsgasse ein Borstenfischpass vorgesehen werden, um die Durchgängigkeit möglichst schnell zu verbessern. Die Planungen hierfür laufen bereits.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333